



**OOIDA Foundation**

RESEARCH • SAFETY • ECONOMICS

**PAPEL BLANCO**  
**Revisión de la FMCSA**

*Actitud de los camioneros y transportistas sobre el  
uso de dispositivos de registro electrónico y el  
acoso a los conductores*

12/11/2014



## Tabla de contenido

Introducción.....	2
Ilogicalidades .....	2
Tabla 1: Frecuencia con la que los conductores experimentaron interacciones específicas con la gerencia.....	4
Tabla 2: Otros eventos experimentados por los conductores en su empleador actual .....	5
Los autotransportistas .....	5
Tabla 3: Interacciones que experimenta un conductor típico en una empresa.....	6
Tabla 4: Historial del operador con solicitudes de horario extendido.....	8
Conclusión.....	9
Bibliografía .....	10

## Introducción

El 5 de abril de 2010, la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA) publicó una regla final que exigía la instalación obligatoria de grabadores electrónicos a bordo, que ahora se denominan dispositivos de registro electrónico (ELD), en vehículos motorizados comerciales (CMV) operados por transportistas que tienen serios problemas de incumplimiento de horas de servicio (HOS). Sin embargo, la regla fue impugnada en los tribunales y el 26 de agosto de 2011, el Séptimo Circuito anuló toda la regla de 2010 porque, contrariamente a un requisito legal, la FMCSA no abordó la cuestión del acoso al conductor.

En abril de 2014, la FMCSA publicó un aviso complementario de reglamentación propuesta (SNPRM) para exigir ELD en todos los CMV que deben preparar registros de estado de servicio (RODS) de HOS. El SNPRM propuso establecer: (1) estándares mínimos de rendimiento y diseño para los ELD de dispositivos de registro electrónico HOS; (2) requisitos para el uso obligatorio de estos dispositivos por parte de los conductores que actualmente deben preparar HOS RODS; (3) requisitos relacionados con los documentos de respaldo de HOS; y (4) medidas para abordar las preocupaciones sobre el acoso resultante del uso obligatorio de ELD.<sup>1</sup>

Sin embargo, el SNPRM en sí no incluyó un estudio requerido para abordar las preocupaciones sobre el acoso al conductor. Por lo tanto, siete meses después de que la Agencia publicara el SNPRM, la FMCSA publicó un estudio titulado "Actitudes de los conductores de camiones y transportistas sobre el uso de dispositivos de registro electrónico y el acoso de los conductores", que decía: "La evidencia en esta investigación de encuesta no respalda la conclusión que el acoso ocurre debido a estar en una situación en la que los HOS se registran mediante dispositivos de registro electrónicos."<sup>2</sup>

Sin embargo, una revisión detallada del estudio mencionado anteriormente demuestra que la declaración de la FMCSA no es válida y, de hecho, la evidencia presentada en la investigación misma va en contra de la conclusión del estudio. Por lo tanto, la Fundación de la Asociación de Conductores Independientes de Propietarios-Operadores (OOFI), que es el brazo de investigación y educación de OOIDA, la asociación comercial nacional sin fines de lucro más grande que representa los intereses de más de 150,000 pequeños profesionales del transporte por carretera y conductores de camiones profesionales, ha presentó los siguientes datos.

## Ilogicalidades

En el prólogo del estudio de la FMCSA, que fue realizado por MaineWay Services, la Agencia declaró que el propósito de la investigación era investigar cuestiones asociadas con el acoso de los camioneros por parte de los transportistas. "La investigación descubre **casos raros** de acoso (según lo informado por los conductores), pero no revela un patrón en el que los conductores que usan ELD estén sujetos a **mayor** acoso que aquellos que usan papel (**énfasis agregado**)."<sup>3</sup> El equipo de investigación afirmó en su

---

<sup>1</sup> Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents," FMCSA (2014), pág. 1.

<sup>2</sup> Frank Lynch et al., *Attitudes of Truck Drivers and Carriers on the Use of Electronic Logging Devices and Driver Harassment*, FMCSA (noviembre de 2014), pág. 3.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

interpretación de los datos que los casos de acoso eran raros. Sin embargo, los datos del estudio demostraron que los casos de acoso estaban lejos de ser raros, como se observa en la Tabla 1.

Es importante señalar que 628 conductores participaron en la encuesta, junto con 865 transportistas. Además, el equipo de investigación pidió tanto a los conductores como a los transportistas que detallaran sus experiencias de acoso. Para lograr esta tarea, el equipo de investigación planteó las siguientes catorce (14) interacciones diferentes a los conductores y transportistas (*énfasis añadido*):

1. Interrumpa su tiempo libre con un mensaje en un momento inapropiado.
2. ***Nos comunicaremos con usted de inmediato sobre una nueva tarea laboral para que no tenga que esperar sin recibir pago .***
3. Requerir que espere más de 2 horas por retrasos de los clientes sin pago.
4. Requerir que espere entre cargas por más de 2 horas sin pago.
5. ***Organice sus cargas de modo que haya poco tiempo de demora entre cargas .***
6. ***Pagarle por los retrasos de los clientes al recoger o entregar la carga .***
7. Pedirle que cumpla con un cronograma de carga de clientes que considera poco realista.
8. ***Pídale a un cliente que ajuste un cronograma de carga para que sea realista para usted .***
9. Pedirle que opere cuando considere que está fatigado.
10. ***Pídele que te apagues si te sientes fatigado .***
11. Pedirle que registre sus horas de manera incorrecta para obtener más tiempo de trabajo o retrasar un descanso.
12. ***Pedirle que registre sus horas con precisión cuando podría haber tenido más tiempo de trabajo o retrasar un descanso por ser inexacto .***
13. Cambie su registro después de haberlo realizado para darle más tiempo de trabajo o retrasar un descanso.
14. ***Pedirle que se tome suficiente tiempo libre para recuperarse de la fatiga .***

Los conductores que participaron en el estudio no consideraron que las siete interacciones enfatizadas anteriormente constituyan acoso, ya que menos del 10 por ciento indicó que estas interacciones eran acoso. Por lo tanto, estas siete interacciones se han eliminado de los datos para aclarar los resultados. Además, es importante señalar que la investigación indicó que tanto los conductores que utilizan registros en papel como los conductores que utilizan ELD experimentaron acoso, lo que demostró además que el acoso por cualquiera de los métodos de mantenimiento de registros HOS es demasiado frecuente.

El SNPRM pidió el uso obligatorio de ELD para todos los conductores de CMV, lo que equivale a 2,3 millones de conductores que se verían afectados por la regulación propuesta. Por lo tanto, para ayudar a aclarar aún más los resultados, solo se han incluido como parte de este análisis los datos de aquellos conductores que fueron acosados por ELD, ya que este sería posiblemente el efecto general del SNPRM si se promulga la regla.

**Tabla 1: Frecuencia con la que los conductores experimentaron interacciones específicas con la gerencia**

Interacciones específicas que los conductores experimentan mensualmente	Más de 2 veces al mes entre quienes usan ELD	Número de conductores afectados por acoso	Más de 1 vez al mes entre quienes usan ELD	Número de conductores afectados por acoso
<b>Tiempo remunerado y no remunerado</b>				
Requerir que espere entre cargas por más de 2 horas sin pago.	25%	575.000	41%	943.000
Requerir que espere más de 2 horas por retrasos de los clientes sin pago.	20%	460.000	39%	897.000
<b>Fatiga</b>				
Pedirle que opere cuando considere que está fatigado.	6%	138.000	12%	276.000
<b>Registro y descansos</b>				
Pedirle que registre sus horas de manera incorrecta para obtener más tiempo de trabajo o retrasar un descanso.	3%	69.000	9%	207.000
Cambie su registro después de haberlo realizado para darle más tiempo de trabajo o retrasar un descanso.	4%	92.000	10%	230.000
<b>Comunicaciones</b>				
Interrumpa su tiempo libre con un mensaje en un momento inapropiado.	22%	506.000	37%	851.000
<b>Horarios</b>				

Pedirle que cumpla con un cronograma de carga de clientes que consideraba poco realista.	16%	368.000	40%	920.000
--	-----	---------	-----	---------

**Tabla 2: Otros eventos experimentados por los conductores en su empleador actual**

Otros eventos que los conductores encuestados experimentaron mientras trabajaban en su empresa actual	Entre quienes usan ELD	Número de conductores afectados por acoso
Cualquiera en la lista (neto)	39%	897.000
Contactado por su transportista para averiguar por qué su camión no se movía	23%	206,310
Se le pide que registre sus horas de carga/descarga como fuera de servicio.	12%	107.640
Se le indica que registre su estado de servicio como un número fijo de minutos de servicio y el resto del tiempo como fuera de servicio mientras carga o descarga.	11%	98.670
Su transportista cambió su estado de servicio en sus registros	11%	98.670
Ninguno de esos	61%	1.403.000

## Los autotransportistas

La información presentada en las tablas anteriores, que demostró la prevalencia del acoso al conductor que podría ocurrir si se promulga el SNPRM, se centró exclusivamente en la perspectiva del conductor de CMV. Sin embargo, el estudio también entrevistó a transportistas para evaluar si los ELD conducían al acoso de los conductores. 865 personas completaron la encuesta de transportistas.

A medida que el equipo de investigación llevó a cabo el proceso de entrevista para los conductores, descubrieron que sus proveedores exigían a un pequeño porcentaje de los conductores que registraran sus HOS tanto en registros en papel como en ELD con fines de redundancia. Para el análisis, el equipo investigador agrupó en el grupo ELD a todos aquellos conductores que utilizaron ambos métodos.<sup>4</sup> Sin embargo, cuando el equipo descubrió el mismo problema con los transportistas, decidieron crear una tercera categoría. Para fines adicionales de este análisis, OOFI eliminó la tercera categoría y

<sup>4</sup> *Ibidem*, pág. 7.

simplemente la agrupó con los operadores que utilizan ELD, similar a lo que hizo el equipo de investigación con los conductores. Las categorías presentadas en el análisis de la FMCSA son las siguientes:

#### Conductores

- Los que usan registros de papel.
- Aquellos que usan ELD

#### Transportistas

- Los que usan registros de papel.
- Aquellos que usan ELD
- Aquellos que utilizan tanto registros en papel como ELD

Además, para aclarar el número de transportistas que instituyeron una práctica particular, la OOFI utilizó como base de referencia 518.000 transportistas, que se extrapoló de los datos de la FMCSA como el número de empresas de transporte afectadas por el SPNRM.

**Tabla 3: Interacciones que experimenta un conductor típico en una empresa**

Interacciones específicas que los conductores experimentan mensualmente según los encuestados de los transportistas	Más de 2 veces al mes entre quienes usan ELD	Número de transportistas que practican el acoso	Más de 1 vez al mes entre quienes usan ELD	Número de transportistas que practican el acoso
<b>Tiempo remunerado y no remunerado</b>				
Requerir que espere entre cargas por más de 2 horas sin pago.	24%	124,320	35%	181.300
Requerir que espere más de 2 horas por retrasos de los clientes sin pago.	17%	88.060	28%	145.040
<b>Fatiga</b>				
Pedirle que opere cuando considere que está fatigado.	3%	15.540	5%	25.900
<b>Registro y descansos</b>				
Pedirle que registre sus horas de manera incorrecta para obtener más tiempo de trabajo o retrasar un descanso.	2%	10.360	3%	15.540

Cambie su registro después de haberlo realizado para darle más tiempo de trabajo o retrasar un descanso.	1%	5.180	5%	25.900
<b>Comunicaciones</b>				
Interrumpa su tiempo libre con un mensaje en un momento inapropiado.	9%	46.620	29%	150.220
<b>Horarios</b>				
Pedirle que cumpla con un cronograma de carga de clientes que consideraba poco realista.	5%	25.900	18%	93.240

Según el estudio, a los conductores se les hicieron una serie de preguntas para evaluar sus reacciones ante las solicitudes de la empresa para que trabajaran más de lo permitido por la normativa o cuando se sentían enfermos o fatigados.<sup>5</sup> Sin embargo, la investigación afirmó: “Según las respuestas de los conductores, esto **no es una ocurrencia muy común** : sólo el 4 por ciento de los conductores que registran en papel y el 3 por ciento de los conductores que registran ELD dijeron que esto les había sucedido a ellos, lo cual fue una diferencia insignificante según Método de registro HOS ( **énfasis agregado** ).<sup>6</sup>”

A pesar de la diferencia insignificante entre los métodos de registro de HOS, la declaración anterior demostró que la práctica de pedirle a un conductor que infrinja las regulaciones de HOS o que conduzca cuando se siente enfermo o fatigado está lejos de ser una ocurrencia rara. Independientemente del método de registro de HOS, esta práctica en general afectaría a 161.000 conductores, incluidos 69.000 conductores que utilizan ELD. Según el Análisis de Impacto Regulatorio Preliminar de la FMCSA, “La FMCSA **cre** que aumentar el uso de ELD mejoraría el cumplimiento de las reglas de HOS y mejoraría la seguridad al **disminuir el riesgo de accidentes relacionados con la fatiga** atribuibles a violaciones de las regulaciones de HOS aplicables (**énfasis agregado**).<sup>7</sup>”

Sin embargo, más que nada, el estudio de MaineWay ha demostrado que miles de conductores están experimentando acoso que podría contribuir a la fatiga, y una parte de ese acoso es instituido por

<sup>5</sup> *Ibíd*em, pág. 48.

<sup>6</sup> *Ibíd*em.

<sup>7</sup> *Preliminary Regulatory Evaluation of Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents Supplemental Notice of Proposed Rulemaking: Regulatory Impact Analysis*, FMCSA (2014), pág. i.



transportistas que utilizan ELD. Por lo tanto, la investigación ha validado que los ELD no aumentan el cumplimiento de las HOS y, de hecho, contribuyen al problema general de la fatiga. Además, el estudio también validó que los ELD pueden ser engañados y no siempre registran HOS con tanta precisión como sugirió la Agencia.

Además, dos tercios, o el 67 por ciento, de los transportistas que solicitan a sus conductores que excedan los límites de HOS declararon que sus conductores a veces rechazan esas solicitudes. En respuesta, el 5 por ciento de los transportistas admitió haber amenazado a los conductores después.

**Tabla 4: Historial del operador con solicitudes de horario extendido**

Respuestas de los representantes del transportista	Total	Iniciar sesión con papel	Número de transportistas que practican el acoso	Iniciar sesión con ELD	Número de transportistas que practican el acoso
Alguna vez una empresa le pidió a un conductor que trabajara más horas de las permitidas por las regulaciones:	13%	12%	62.160	18%	93.240
Carrier preguntó una vez durante el año pasado:	15%	14%	8.702	18%	16.783
Carrier preguntó dos veces el año pasado:	10%	11%	6.838	7%	6.527
Carrier preguntó de tres a cinco veces durante el año pasado:	35%	35%	21.756	36%	33.566
Carrier preguntó entre 6 y 10 veces durante el año pasado:	19%	dieciséis%	9,946	22%	20.513
Carrier preguntó más de 10 veces durante el año pasado.	21%	25%	15.540	9%	8.392
<b>Seguir solicitudes para trabajar más de lo que permiten las regulaciones</b>	<b>Total</b>	<b>Iniciar sesión con papel</b>	<b>Número de transportistas que practican el acoso</b>	<b>Iniciar sesión con ELD</b>	<b>Número de transportistas que practican el acoso</b>
Los conductores a veces rechazan esas solicitudes.	67%	69%	42.890	62%	57.809
La empresa ha amenazado a los conductores que rechazan las	5%	6%	2.573	3%	1.734

solicitudes					
La empresa no ha amenazado a los conductores rechazando solicitudes	62%	61%	26.163	59%	34.107
Los conductores no rechazan esas solicitudes:	33%	31%	19.270	38%	35.431

## Conclusión

Según el estudio publicado por FMCSA, “La evidencia en esta investigación de encuesta no respalda la conclusión de que el acoso ocurre debido a estar en una situación en la que los HOS se registran utilizando dispositivos de registro electrónico... La investigación descubre *casos raros* de acoso (según lo informado por los conductores) pero no revela un patrón en el que los conductores que usan ELD estén sujetos a *mayor* acoso que aquellos que usan papel (*énfasis agregado*)<sup>8</sup>”. Sin embargo, como se demuestra en los cuadros a lo largo del análisis, el propio estudio de la Agencia contradujo su conclusión. Es una práctica común utilizar fórmulas estadísticas para probar y analizar datos para ver si existe una relevancia estadística con un nivel de confianza del 95%. Las fórmulas también se utilizan a menudo para validar datos y afirmar su validez sin tener en cuenta las consecuencias reales. Si bien los valores P y los resultados de Rao-Chi-cuadrado indicaron que no hay evidencia estadística que respalde las acusaciones de acoso, las cifras reales indican lo contrario. Cuando se pide a más de 90.000 conductores que asuman una carga que no es realista, es una prueba contundente de que el acoso no es raro, sino que en realidad está muy extendido en toda la industria del transporte por carretera.

Además, la propia investigación del estudio validó que no sólo es posible el acoso mediante el uso de un ELD, sino que también lo instituyen las compañías que utilizan ELD y que, de hecho, los ELD pueden ser engañados. Por lo tanto, es evidente que los ELD no aumentan el cumplimiento de las HOS, pero pueden contribuir al problema general de la fatiga. Por lo tanto, la premisa de la FMCSA sobre el uso obligatorio de ELD para todos los conductores de CMV no está respaldada por su propia investigación.

<sup>8</sup> *Attitudes of Truck Drivers and Carriers*, pág. 3 y Prólogo.

## Bibliografia

(2014). *Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents*. FMCSA.

Lynch, F., Kolenikov, S., Bergoffen, G., Burks, S. V., Kearns, K., Lutemer, M., . . . Bishop, R. (2014). *Attitudes of Truck Drivers and Carriers on the Use of Electronic Logging Devices and Driver Harassment*. FMCSA.

Preslopsky, B., McGonegal, S., Seymour, B., Blackman, K., Relihan, K., Simon, D., . . . O'Connor, B. (2014). *Preliminary Regulatory Evaluation of Electronic Onboard Recorders and Hours of Service Supporting Documents Supplemental Notice of Proposed Rulemaking*. FMCSA.